

# Provincia

PROVINCIA@ECO.BG.IT  
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

## Trasporto pubblico il nodo delle tariffe «Serve equilibrio»

**Piano di bacino.** Atb e Teb paventano maggiori costi per l'area urbana nel nuovo modello tariffario integrato Marino: «Sistema più semplice e fruibile per l'utente»

PIETRO GIUDICI

Il Sistema tariffario integrato di bacino (Stibm), così come proposto dall'Agenzia del trasporto pubblico locale (tpl) di Bergamo nel Programma di bacino, fa discutere. Lo si vede sfogliando le 29 pagine del documento conclusivo sulla consultazione pubblica, in cui l'Agenzia risponde ad ognuna delle 43 osservazioni formali presentate nei mesi scorsi. Come precisato nella premessa del documento, «le osservazioni presentate hanno riguardato, in primo luogo, l'ipotesi di sistema tariffario, di cui il Progetto di Programma di Bacino ha tracciato solo alcuni indirizzi».

Il nuovo modello immaginato dall'Agenzia prevede un sistema semplificato a cinque macro-zone - Ambito di servizio urbano, zona Ovest, zona Seriana-Scalve, zona Est e zona Pianura Ovest - e tre livelli tariffari, con un'unica tariffa a prescindere dalla lunghezza e dalla durata dello spostamento effettuato all'interno della zona. Secondo il disegno dell'Agenzia, ci sarà una tariffa di Ambito urbano, una di zona e una di Bacino. La novità più rilevante - e che fa discutere - riguarda gli spostamenti all'interno della stessa zona: sia che si viaggi per pochi minuti sia che si percorrano invece diversi chilometri, utilizzando

uno o più mezzi di trasporto, il costo per l'utente sarebbe esattamente lo stesso.

### Le osservazioni di Atb e Teb

Poco convinte della proposta sono in particolare Atb e Teb, che nelle loro osservazioni hanno paventato un aggravio dei costi per l'area urbana e un peggioramento dell'elasticità della domanda. «Il documento - si legge nell'osservazione di Atb - non indica i corrispondenti valori economici delle possibili tariffe, quindi non è possibile effettuare valutazioni economiche di impatto di tale scelta, ma si può senza dubbio prevedere che tale impostazione implicherebbe un consistente aumento delle tariffe di ambito urbano». Se-

**L'Agenzia Tpl ha risposto alle 43 osservazioni formali arrivate da Comuni e alcuni privati**

**Il nuovo assetto proposto prevede un'unica quota per gli spostamenti nella stessa zona**

condo Teb, l'impostazione a cinque zone con unica tariffa a prescindere dalla lunghezza o dalla durata dello spostamento «comporterebbe effetti collaterali assai critici, ovvero la medesima tariffa per lo spostamento breve (alcune fermate ravvicinate di una linea bus o tram) e per uno spostamento con più modi ed intercambi all'interno della medesima zona (ad esempio tram, bus e funicolari in ambito urbano)». E, per «garantire il mantenimento almeno dell'introito totale garantito dalla rete attualmente in esercizio, le tariffe attualmente in vigore andrebbero fortemente incrementate con evidenti effetti sull'elasticità della domanda soprattutto nell'area urbana, ovvero tariffe elevate porterebbero a un allontanamento dei cittadini dai servizi di Tpl».

### Più viaggi, meno paghi

Rilievi a cui l'Agenzia ha risposto con decisione, prima nel documento citato (consultabile sul suo sito) e poi per bocca del direttore Marcello Marino. «Abbiamo pensato a un sistema con maggiore leggibilità, fruibilità e semplicità per l'utente - afferma -. Non immaginavamo che qualcuno, oltre a dire la propria, che è legittimo, facesse dei calcoli non si capisce bene fatti come, perché noi nel frattempo li aveva-

## Il territorio diviso in 5 zone con 3 biglietti per viaggiare

Il Piano di bacino prevede la divisione in cinque macro-zone e tre livelli tariffari: uno di Ambito urbano, uno di zona e uno di bacino



L'Agenzia del trasporto pubblico locale di Bergamo è al lavoro sul nuovo Piano di bacino

mo fatti». Lo Stibm, continua Marino, «è un modello che andrà sottoposto all'Assemblea, a Regione e alla Conferenza locale. Nulla è deciso e già oggi posso dire che in estate abbiamo provato a lavorare a delle varianti proprio per tenere presente di alcune delle osservazioni mosse».

Comunque sia, il modello pensato dall'Agenzia risponde a una logica ben precisa: «Chi utilizza il trasporto pubblico locale per coprire distanze più lunghe crea più benefici sociali - ragiona Marino -. Così, restituiamo un pezzo attraverso una tariffa che, sostanzialmente, diminuisce all'aumentare dei chilometri percorsi. Il problema, probabilmente, si potrebbe verificare nelle aree extraurbane, dove ci sono distanze ampie e in cui gli spostamenti brevi rischiano di essere disincentivati. Quindi -

osserva - potremmo ragionare su un'ulteriore segmentazione delle macro-aree». Da parte sua, la direttrice generale di Atb, Liliana Donato, osserva: «La nostra criticità deriva dal fatto che, quando vengono fatti nuovi sistemi tariffari, bisogna valutare non solo il beneficio della collettività ma anche il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario delle aziende che gestiscono il servizio. Non sto escludendo nessuna ipotesi, ma è necessario che ci sia equilibrio».

### I prossimi step

Quali sono i prossimi passi? Nella prossima seduta il Consiglio di amministrazione dell'Agenzia acquisirà il progetto e lo trasmetterà all'Assemblea dell'Agenzia per la sua definitiva approvazione. A completamento dell'iter, come previsto dalla normativa regionale,

il Programma di bacino approvato dall'Assemblea sarà inviato a Regione Lombardia perché sia esaminato ed approvato dalla Giunta Regionale.

«Nel frattempo - annuncia Marino -, stiamo già avviando le attività propedeutiche agli affidamenti e quindi alle gare. Per arrivare alla definizione degli affidamenti, però, l'Assemblea dovrà prima decidere in quanti lotti dividere il bacino». Il vecchio Piano di bacino, ancora vigente, prevede un lotto unico (e quindi un'unica gara). «A fine 2023 l'Assemblea chiese di avviare una revisione del Programma valutando la possibilità di identificare più lotti. Noi stiamo lavorando a questo. E la normativa nazionale prevede che la divisione in lotti debba poi essere rappresentata anche all'Autorità di regolazione dei trasporti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Romano vuole essere polo «Si valuterà in base ai fondi»

### Pianura

La richiesta era pervenuta da 16 Comuni della Bassa. Ma per attuare gli obiettivi occorrono 13-15 milioni in più

Tra le novità contenute nel Piano di bacino c'è l'introduzione dei poli secondari. L'idea viene dalla constatazione dello stato attuale del trasporto pubblico locale di Bergamo: una rete di trasporti

centrata sul capoluogo. Oltre alla città di Bergamo, è il ragionamento dell'Agenzia guidata da Marcello Marino, ci sono però dei poli che, seppur più piccoli, intrattengono relazioni e scambi con i Comuni vicini, oltre che con Bergamo.

Quindi, accanto all'Ambito urbano e a quello interurbano, nel nuovo Piano di bacino sono stati individuati anche cinque poli secondari: si tratta di Treviglio, Dalmine, Ponte San Pie-

tro, Albino e Seriate. Attorno a questi poli si esprime una mobilità prevalentemente scolastica o privata. Per questo, l'intenzione è quella di intensificare le relazioni esistenti, trasformandole da extra a suburbane, per creare delle microreti ulteriori e intercettare più utenti.

Tra le osservazioni che hanno riguardato l'istituzione dei poli secondari c'è in particolare quella formulata da 16 Co-

muni della Pianura, guidati da Treviglio. La richiesta era di classificare anche Romano di Lombardia come polo secondario, visto l'alto numero di studenti che quotidianamente arrivano in città, la presenza di logistiche e la mobilità lavorativa che ne deriva.

«Romano di Lombardia - sostiene l'Agenzia - è riconosciuto come polo di riferimento della pianura bergamasca, ma la polarità scolastica presente non raggiunge i livelli di Treviglio né di altri poli secondari, con riflessi sulle priorità di rete e sulla definizione dei servizi principali. Tuttavia, la domanda da e per Romano verrà monitorata al fine di valutare la possibile crescita del-

la sua polarità e intervenire adeguatamente sulla rete del Tpl afferente». Sul tema è intervenuto lo stesso Marino, precisando che «Romano ha caratteristiche che potrebbero portarlo ad essere un polo secondario. Quello che abbiamo presentato è un modello, non un numero chiuso: nel momento in cui si trovassero risorse per i poli, potremmo valutare di realizzarli anche dove non lo abbiamo inizialmente previsto».

Il nodo è sempre quello delle risorse: per poter raggiungere gli obiettivi di qualità del servizio bisogna passare da uno scenario «minimo», con un'offerta complessiva di 21,6 milioni vett-km annui (è la

somma delle distanze percorse da tutti i veicoli impegnati dal servizio pubblico), a uno scenario «a tendere», che garantirebbe 26,7 milioni di vett-km annui. In questi milioni di chilometri sono ricompresi anche i poli secondari. Per passare da uno scenario all'altro, l'Agenzia ha calcolato che servono tra i 13 e i 15 milioni di euro in più.

«Con il Programma di bacino abbiamo tracciato una strategia, poi se sarà apprezzata e condivisa ci si metterà a lavorare per trovare le risorse. Intanto stiamo provando a immaginare dei poli secondari su cui sviluppare un tipo di offerta diversa da quella attuale.

PI. GIU.